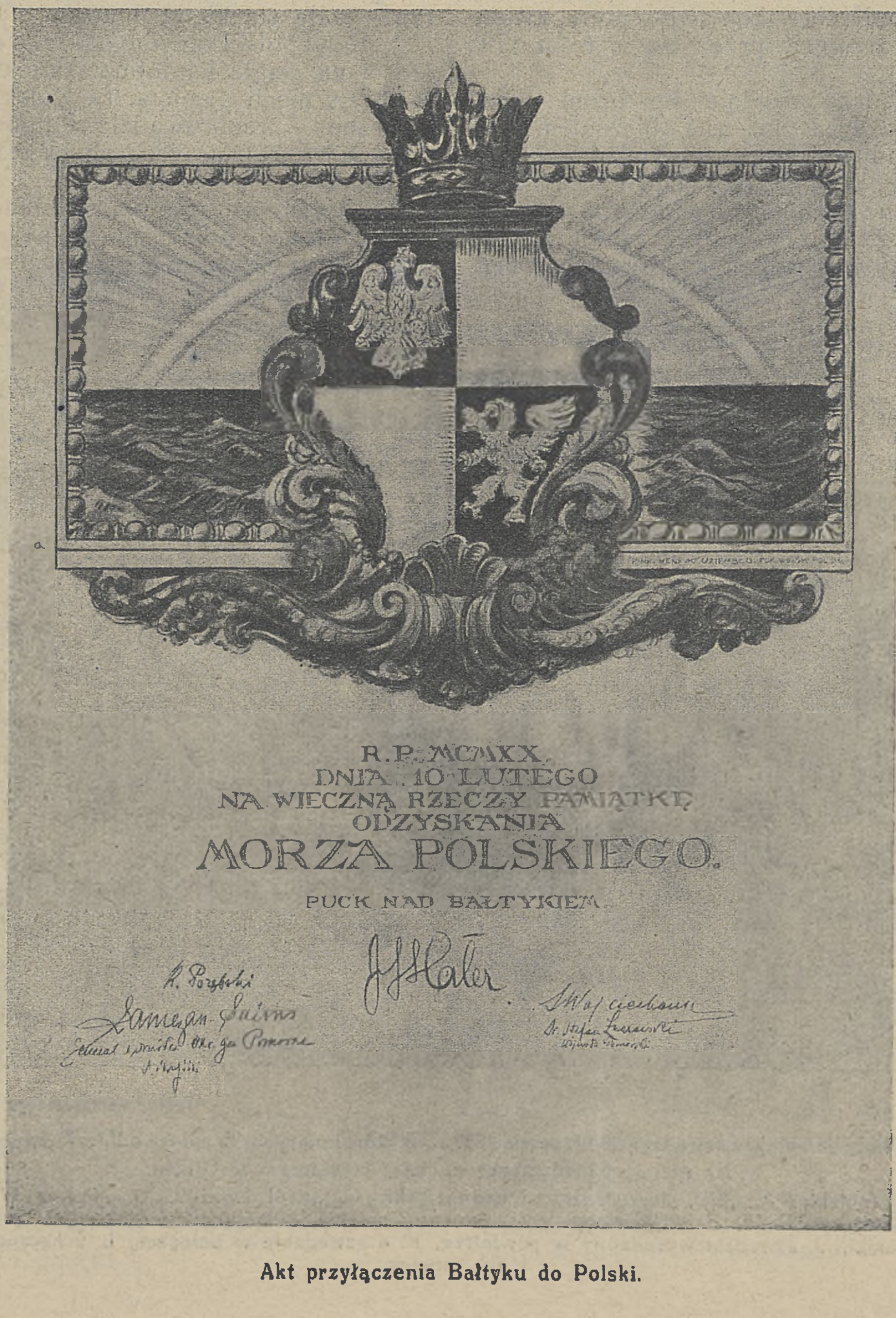
Nr. 19. Stanisławów, dnia 22. lutego 1925. Rok I

ILUSTROWANY
DODATEK KURJERA STANISŁAWOWSKIEGO

W piątą rocznicę.



Akt przyłączenia Bałtyku do Polski.

11 LUTEGO.

Data powyższa winna być wyryta w sercach polskich, w dniu tym bowiem generał Józef Haller na czele wojsk polskich objął w 1920 r. w posiadanie Najjaśniejszej Rzeczypospolitej z powrotem wybrzeża Bałtyku.

Od Bolesława Chrobrego toczyła się i toczy odwieczna walka germańsko-polska o Bałtyk. Część wybrzeża, jak Szczecin, staje się łupem niemieckim, część wraca na łono macierzy i znowu podstępnym gwałtem zostaje oderwana. Wreszcie dzięki mądrości i wytrwałości Kazimierza Jagiellończyka orzeł biały zapanowuje nad Pomorzem, czyli Prusami Królewskiemi.

Wylęgłe ze zdrady królestwo pruskie, czując, że Polska, oparta o morze, będzie silną i potężną, wyciąga ku Prusom Królewskim swe szpony, uwieńczeniem tego było zajęcie przez nie w roku 1793 Gdańska.

Ludność Gdańska dzielnie się broni przed wojskiem pruskiem, lecz dłuższem oblężeniem zmuszona zostaje do poddania się. Sto lat władania pruskiego zrobiło swoje. Hakata usłała tam swe gniazdo i stłumiła odwieczne współżycie Gdańska z Polską.

Starodawne gdańskie mieszczaństwo zostało zepchnięte w kąt przez nasłanych pruskich urzędników. Wywołuje to ciągłe tarcia. Pruski urzędnik chce z Gdańska uczynić kamień u szyi istnienia Polski.

Polska bez wylotu na szerokie morze istnieć jako potężne mocarstwo nie zdoła. Mus jest dla nas mieć wolny dostęp do morza, flotę handlową i wojenną, a dla nich porty — Gdańsk i Gdynię. Nie rozkładając na dziesiątki, lecz w ciągu kilku najbliższych lat musimy wykończyć port w Gdyni, zaś Gdańsk musi zrozumieć, że sprawy polskie są potężniejsze, niż widzimisię prusko-gdańskich prezydentów w. m. Gdańska i ich angielskich przyjaciół, albo też zginie ta parodja, zwana „wolnem miastem“, które zamiast w myśl Traktatu Wersalskiego zapewnić naszemu Państwu dostęp do morza — staje się kłodą u nogi.

Rząd polski zanadto okazał cierpliwości i ustępliwości na ciągłe ich łobuzerskie wybryki. Kto tam wichrzy, niech pamięta, że Polska będzie umiała — zmuszona — przeprowadzić siłą poszanowanie swych praw, a wtedy pruscy urzędnicy zczezną z powierzchni Gdańska.

Niechże ta rocznica zaślubin Bałtyku rozbudzi społeczeństwo polskie i skupi je całe pod hasłem walki o wykorzystanie praw naszych do morza.



BITWA POD OLIWĄ

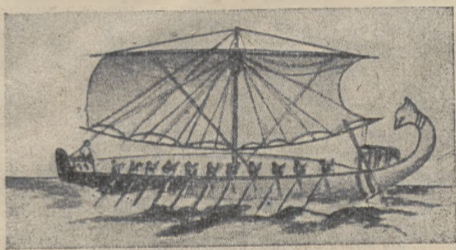
Według współczesnego sztychu.

Bitwa floty polskiej ze szwedzką 28 listopada 1627 r., w której marynarka polska odniosła zwycięstwo. Na rycinie widać zatokę pucką z klasztorem w Oliwie.

Okręty polskie: A. „Św. Jerzy“, B wiceadmiralski, C. „Król Dawid“, D. „Panna Wodna“, E. „Latający Jeleń“, F. Arka Noego“, G. 4 okręty polskie, ścigające szwedzkie, H. szwedzki admiralski, J. szwedzki wysadzony w powietrze, K. 4 szwedzkie w ucieczce, L. 2 holenderskie na kotwicy.

Z dziejów żeglarstwa.

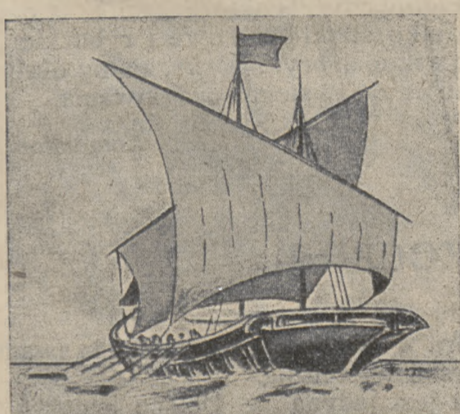
Dziś, w chwilach rozwoju olbrzymów morskich — parowców transatlantyckich i wojennych naddreagnoutów — nie zdajemy sobie często sprawy, jak wyglądały te pierwsze statki, na których nasi pradziadowie odbywali swe podróże i dokonywali swych wiekopomnych odkryć.



Egipski statek morski.



Okręt wikingów.



Wenecka galera.

Jak nam podają dzieje, pierwsi Egipcjanie i Fenicjanie posiadali większe statki żaglowe do dalszych podróży, jednak wyłącznie przybrzeżnych. Był cały szereg rodzai ich budowy, jak: perski, syryjski, rzymski i grecki.

Epoką przełomową rozwoju żeglarstwa był wiek XV. W owym czasie śmielsi żeglarze poczęli oddalać się w swych wyprawach od brzegów, poczęto budować mocniejsze i większe statki, bardziej nadające się do takich podróży.

Jednym z takich nieustraszonych żeglarzy był książę portugalski Henryk, który otrzymał przydomek Żeglarza († 1460). Zorganizował on kilka wypraw wzdłuż wybrzeża zachodniego Afryki. W tym samym czasie żeglarze genueńscy odkryli wyspy Azorskie, Kanaryjskie, Maderę. Za ich przykładem poszły inne narody, a w pierwszym rzędzie Portugalczycy i Hiszpanie.



Karawe'a Kolumba.

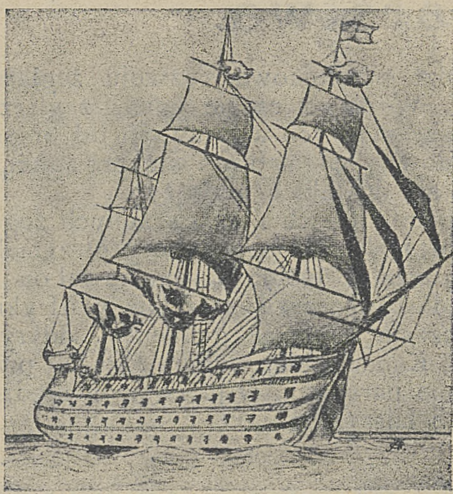
W r. 1486 Bartłomiej Diaz dociera do najdalej na południe położonego cyplu Afryki — Przylądka Dobrej Nadziei.



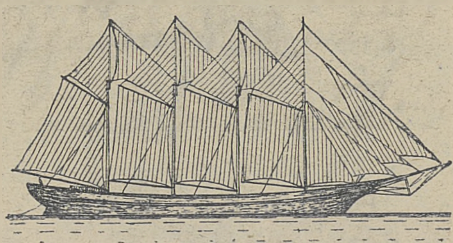
Dwupokładowiec (1555 r.)

W r. 1492 genueńczyk Krzysztof Kolumb, po długotrwałych przygotowaniach i nadzwyczajnych trudach na trzech statkach, zwanych karawelami, w poszukiwaniu drogi morskiej do Indji odkrywa Amerykę.

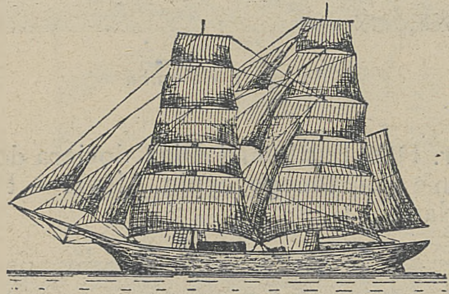
Dało to podnietę do nowych podróży i rozwoju żeglugi. Kolumb, a za nim i inni, ciągle dokonywują nowych odkryć.



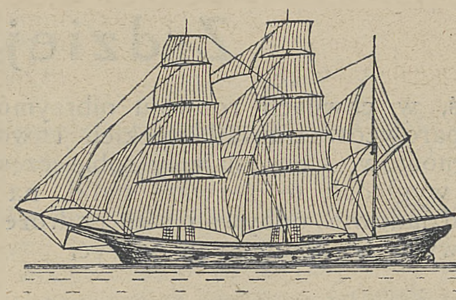
Linjowiec „Victory" (1765 r.)



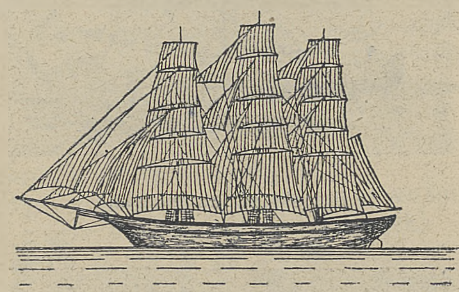
Szkuna.



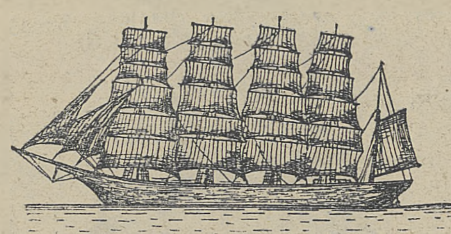
Bryg.



Barka.



Pełny okręt.



Pełny okręt pięciomasztowiec.

W owych tak niebezpiecznych podróżach żeglarze ci dokonywali swych wprost bohaterskich czynów na niewielkich, bardzo łatwych do zatopienia okrętach, bez dokładnych map i najróżnorodniejszych przyrządów naukowych, któremi posiłkuje się nowoczesna marynarka.

Zamieszczone ryciny przedstawiają historyczny rozwój żaglowców. Niektóre z nich są dziś jeszcze używane jako statki handowe i rybackie, a nazwy swe, jak: szkuna, bryk, barka, pełny okręt — noszą w zależności od systemu ożaglowania.

Komandor H. Pistel.

Liga Morska i Rzeczna.

Mamy w teorji wolny dostęp do morza, lecz on jest obwarowany tyloma przeszkodami, że w rzeczywistości sprowadza się obecnie tylko do posiadania własnych kąpieli morskich. Jedynie przy silnem współdziałaniu społeczeństwa z rządem wiele z tych trudności da się usunąć.

Konieczną więc rzeczą było powołanie do życia instytucji, któraby zajęła się szerzeniem w społeczeństwie zamiłowania do morza i uświadamiała jego znaczenie dla Państwa wśród szerokiego ogółu. W tym celu w r. 1919 powstała Liga Żeglugi Polskiej, która w roku bieżącym zmieniła swą nazwę na Ligę Morską i Rzeczną.

Liga jest jedyną w Polsce instytytucją, szerzącą ideę morską, i w zakres jej prac wchodzi uświadamianie najszerszych sfer społeczeństwa o całym kompleksie spraw, wynikających z posiadania własnego dostępu do morza oraz szerzenia zrozumienia, jak wielkie znaczenie dla ugruntowania naszej niepodległości i potęgi mocarstwowej ma morze, zarówno z punktu widzenia ekonomicznego, jak i społecznego. W tym celu Liga urządza kon-

ferencje, zebrania, odczyty, pokazy filmowe, wycieczki, konkursy, wydaje broszury, ulotki, wreszcie własny organ p. t. „Morze“, który wszyscy członkowie Ligi otrzymują bezpłatnie.

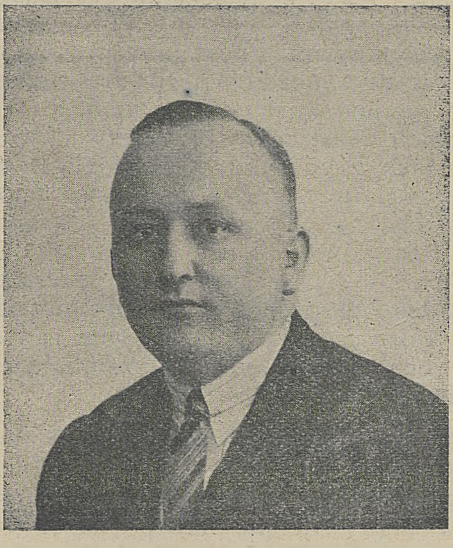
Liga, grupując w swych szeregach wybitnych



Komandor K. Petelenz
Członek Rady Ligi M. i Rz.

achowców, opracowuje memorjały, organizuje zebrania dyskusyjne o kwestjach polityki morskiej dla sfer miarodajnych.

Jako najważniejsze z obecnych zadań Ligi jest przygotowywanie gruntu do powstania floty



Komandor H. Pistel
Dyrektor Naczelny Ligi M. i Rz.

wojennej i handlowej, budowy portów morskich, sprawy traktatów związanych z zagadnieniami emigracyjnemi, handlu morskiego i t. d.

Ponieważ sprawa budowy portu w Gdyni prawie że została już załatwiona, cały wysiłek społeczeństwa winien pójść w kierunku stworzenia własnej marynarki handlowej i wojennej. We wszystkich tych pracach jest konieczne poparcie ze strony całego społeczeństwa, o co do wszystkich, którym jest droga przyszłość Polski, zwraca się Liga Morska i Rzeczna.

Wszyscy winniśmy się skupić wokoło Ligi,



E. Krzyżanowski
Prezes Zarządu Ligi M. i Rz.

wstępując na jej członków, prenumerując „Morze“, organizując odczyty, pogadanki i t. d. na tematy związane z zakresem prac Ligi.

Liga M. i Rz. posiada obecnie 18 oddziałów, członków około 5.000. Prezesem Rady Ligi



Gen. M. Zaruski, Członek Zarz. Ligi M. i Rz.
autor książki „Na morzach dalekich“.

jest admirał K. Porębski, prezesem Zarządu — E. Krzyżanowski, dyrektorem naczelnym — komandor H. Pistel.

Wysoki protektorat nad Ligą przyjął P. Prezydent St. Wojciechowski.

Zarząd Ligi mieści się w Warszawie — Elektoralna 2 — Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Literatura polska, a morze.

Naród polski, zmienną koleją losów w ciągu tysiąciolecia po kilkakroć pod względem politycznym odcinany od morza, zatracił w sobie z czasem zdolność odczuwania zarówno poezji tego wspaniałego żywiołu, jak i znaczenia, jakie dostęp do morza posiadał zawsze w rozwoju ekonomicznym politycznym i kulturalnym państw i ludów.

Polska idea państwowa, jeszcze za Piastów i Jagiellonów doceniająca w mniejszym lub większym stopniu doniosłość tego czynnika, przez parę ostatnich stuleci zwracała swój wzrok zgoła gdzieindziej. Sprawiło to, że Polacy z biegiem czasu pod wpływem całego szeregu niepomyślnych warunków, stali się narodem nawskróś lądowym, narodem, który morza nie znał, nie umiał go kochać ani rozumieć, a roli, jaką w życiu państw nowoczesnych odgrywa handel zamorski i nadbrzeżne pozycie obronne, dostatecznie umysłem nie obejmował.

Ten anormalny i szkodliwy dla idącego w przyszłość narodu stan rzeczy ulega dziś, na szczęście, stopniowej odmianie ku lepszemu. Polityczny dostęp państwa naszego do Bałtyku, jaki uzyskaliśmy przy likwidacji wojny światowej, zwrócił wzrok społeczeństwa odruchowo niemal ku temu skrawkowi wybrzeża, poprzez który otwiera się nam świat szeroki i daleki, skąd drogi wiodą w bezkres... na cały glob ziemski.

Na tym skrawku prastarej ziemi lechickiej, którą deptały kopyta Chrobrowych jeszcze zastępów, żyje dotąd polski lud, polska mowa, polskie tradycje i pamiątki.

W ludzie tym odnaleźliśmy tę drogocenną cząstkę narodu, która z morzem współżyje, rozumie je i zna, jak swą ojczystą kolebkę. Niezależnie od tego, chwila narodzin naszej nowej niepodległości, niczem radosne hasło, przyzywała do ojczyzny dość liczny zastęp tych, co po szerokim świecie polskich wędrówek w rzemiośle żeglarskiem wyrośli i dziś do wolnej Polski przynieśli swe doświadczenie, zapał i wiedzę.

Ale to nie wystarcza. Tu cały naród winien do gruntu przeorać glebę swej wypaczonej umysłowości, cały naród musi sercem i głową, przejąć się racjonalnemi ideami państwa wieku XX-go, które albo iść będzie po drodze rozwoju innych narodów, albo będzie się cofać w mroki upadku.

Przyszłość Polski nad morzem! Powinniśmy zrozumieć to wszyscy. Polska bandera docierać winna do wszystkich portów świata, polskie okręty muszą pruć fale mórz i oceanów. Te słowa należy w pamięć naszą wbić, jak jakiś nowy pacierz polski. I nie sądźmy, że to nieziszczalna mrzonka, że psychiki narodu nie przystosuje się tak łatwo do nowych zadań. To nieprawda. Polacy w marynarce innych państw wykazali zdolności pierwszorzędne. Nasz rodak, Konrad Korzeniowski, wywędrował do kraju wyspiarzy, od zarania dziejów z morzem zrosłych nierozdzielnie, — i ozdobił ich dumną literaturę perłami najgłębiej odczutych opisów morza. Niemcy, naród z tradycji i upodobań par excellence lądowy, na dany znak w myśl nowej racji stanu swego państwa, w ciągu jednego pokolenia opanowali pół świata w żeglarskim handlu i komunikacji.

Polska do zadań tych budzi się, ale ewolucja w tym kierunku idzie jeszcze bardzo opornie. I dlatego ze szczerem zadowoleniem i wdzięcznością witać należy wszystko, co zwiastuje tak pożądaną odmianę.

Po tej trudnej, bo świeżo wytkniętej drodze idzie w pierwszym szeregu, jako ważki czynnik apostolski, ojczyźnie swojej wierna zawsze i w każdej potrzebie — nasza literatura piękna.

Pierwszy ozwał się niezrównany mistrz słowa i myśli Stefan Żeromski.

W początkach r. 1922-go ukazała się jego przedziwna, świeżo dziś nagrodą Rzeczypospolitej odznaczona książka „Wiatr od morza". I powiał z niej zaiste przez Polskę, aż do rubieży, ożywczy słony wiew fali morskiej i duszom polskim zaśpiewał potężną pieśń dziejów nadmorskiej dziedziny Piastów, z drapieżnych szponów wroga nanowo wydartej, jako klejnot, koronie jej wróconej.

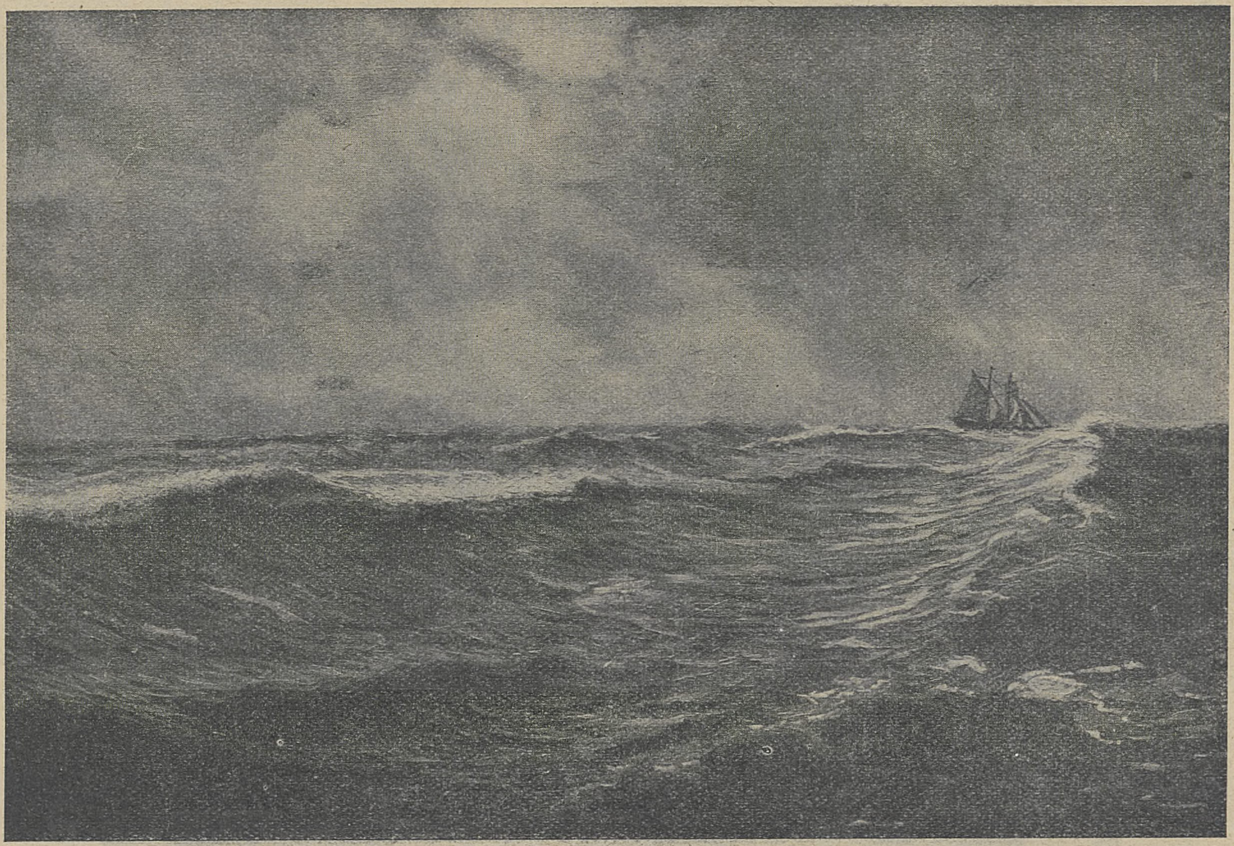
W księdze tej autor zagrał na najczelniejszych strunach mowy polskiej i sobie tylko znaną sztuką wyczarował tajnie dalekiej przeszłości, okazując ziemi tej chwałę i niedolę. W całym szeregu świetnych, po malarsku potraktowanych obrazów, przesuwa nam przed oczyma rozgrywającą się na tym terenie historję tysiącletniego zmagania się dwu ras: zaborczych Teutonów i broniących swego dziedzictwa Słowian. Podstępom, przeniewierstwu, polityce zdrady i mordu najeźdźców przeciwstawia polskiego genjusza prawdy i swobody. W twarze zdradzieckich mistrzów krzyżactwa, w cyniczne oczy pruskich Fryderyków — spogląda źrenicami św. Wojciechów, Janów z Kolna, Koperników, Dąbrowskich.

W rok później tenże autor wydaje nowe dzieło. To — „Międzymorze", poemat dziejów i uroków tego zarzuconego w fale morza zielonego różańca, który zwą Helem. Poemat radosny o cudownem ocaleniu od zaguby, zamknięty, niczem klamrą drogocenną, wersetem:

> „Strzały armat ze statków wojennych łoskot roznoszą po morzu, po dolinach, po górach, głosząc wszem wobec, iż stopa tępiciela nigdy tu już nie postanie. Nie przynosimy tu zbrodni, nie przynosimy przemocy, nie przynosimy tu krzywdy. Przynosimy zapomienie, odpuszczenie i pokój. Przynosimy dobro i pracę.

W innej dziedzinie twórczości słowa, polska literatura żeglarska wzbogaca się również.

W r. 1922-im p. t. „Morzami ku Polsce" ukazały się pełne swoistego czaru, uczuciem patrjotycznem przepojone pamiętniki komandora dr. Floriana Hłaski, zawierające treściwy, po literacku



Morze. Mal. Wł. Nałęcz.

Wł. Nałęcz jest jednym z najzdolniejszych polskich malarzy morza i obrazy jego przykuwają do siebie widza, zrozumieniem odczucia tej wielkiej potęgi, jakiem jest morze.

ujęty opis dwudziestoletniej tułaczki po morzach w drodze ku Polsce niepodległej, do której autor, lekarz okrętowy marynarki rosyjskiej, dotarł wreszcie pod koniec pełnego poświęceń żywota. Zmarł w grudniu 1921 r. już jako lekarz szkoły morskiej w Tczewie.

Pamiętnik swój, obfitujący w barwne i wysoce ciekawe przygody, zamknął słowami, które są niejako testamentem kochającego serca:

„....małe wyspy Albionu i Nipponu stały się przez morze potęgami świata; małe narody morskie zdobyły sobie dobrobyt; wielkie kraje utraciły dawną chwałę, gdy ich duch żeglarski osłabł. Ojczyzno moja, pamiętaj zawsze o polskiem morzu!

Drugą, zasługującą na chlubne wyróżnienie książką, jest tak samo na wspomnieniach i przeżyciach osobistych oparty cykl opowieści morskich gen. Marjusza Zaruskiego, zatytułowany ogólnie „Na morzach dalekich". Autor jest również marynarzem z wykształcenia i profesji. Jako majtek lub kapitan okrętu, zwiedził wszystkie morza od polarnych do podzwrotnikowych. Opowieści jego o londonowskiem zacięciu prowadzą nas przez obszary egzotycznych krain, a czyta się je z tem większą satysfakcją i zajęciem, że nie zrodziła ich daleka od rzeczywistości fantazja, lecz osobiste przeżycia współrodaka.

Książek takich potrzeba nam jaknajwięcej. Niechaj przez wyobraźnię umocnią w duszach poczucie tego, czego Ojczyzna domaga się od nas koniecznie. Niech zapełniają w literaturze naszej tę przykrą lukę, pozwalającą mniemać, że szum fali morskiej był dla ucha polskiego dźwiękiem bez znaczenia.

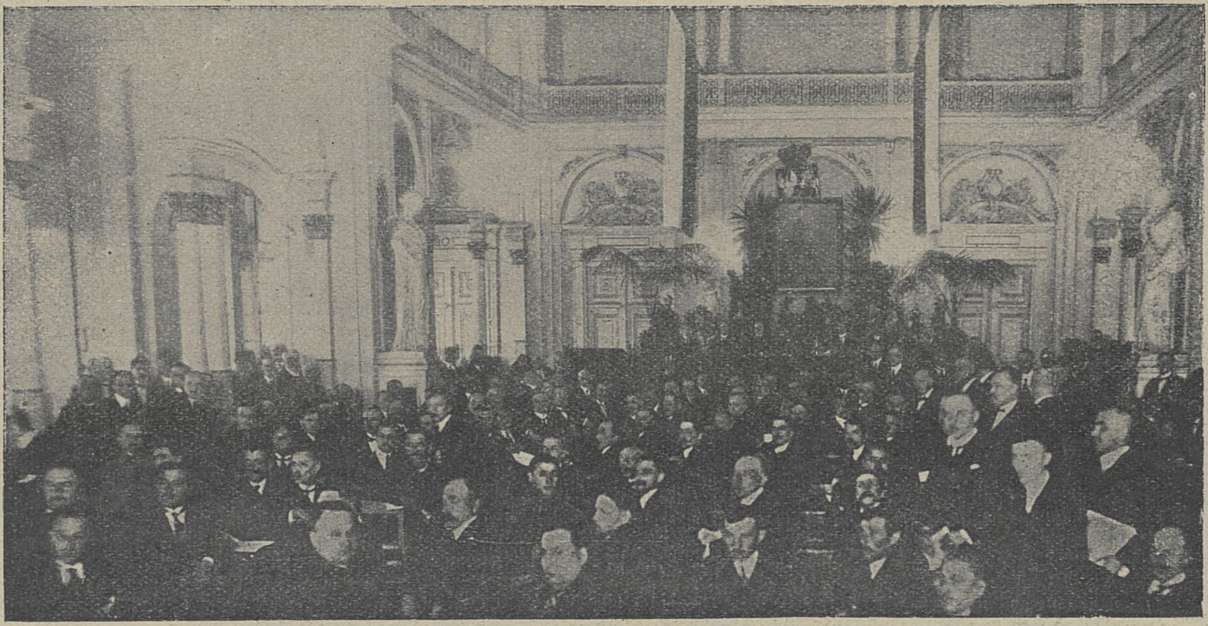
Na zakończenie z przyjemnością podkreślić należy ukazanie się sumiennie i z werwą młodzieńczą opracowanej książeczki „Z dziennika marynarza". Autorem jej jest Tadeusz Dębicki, uczeń szkoły morskiej w Tczewie, który w dziełku tem opisał przebieg znanej podróży szkolnej na pokładzie „Lwowa" z Gdańska do Rio de Janeiro i z powrotem.

Ten zajmujący notatnik wrażeń i przygód młodzieży niechaj nam będzie dobrą wróżbą i znakiem przewodnim nowego pokolenia Polaków.

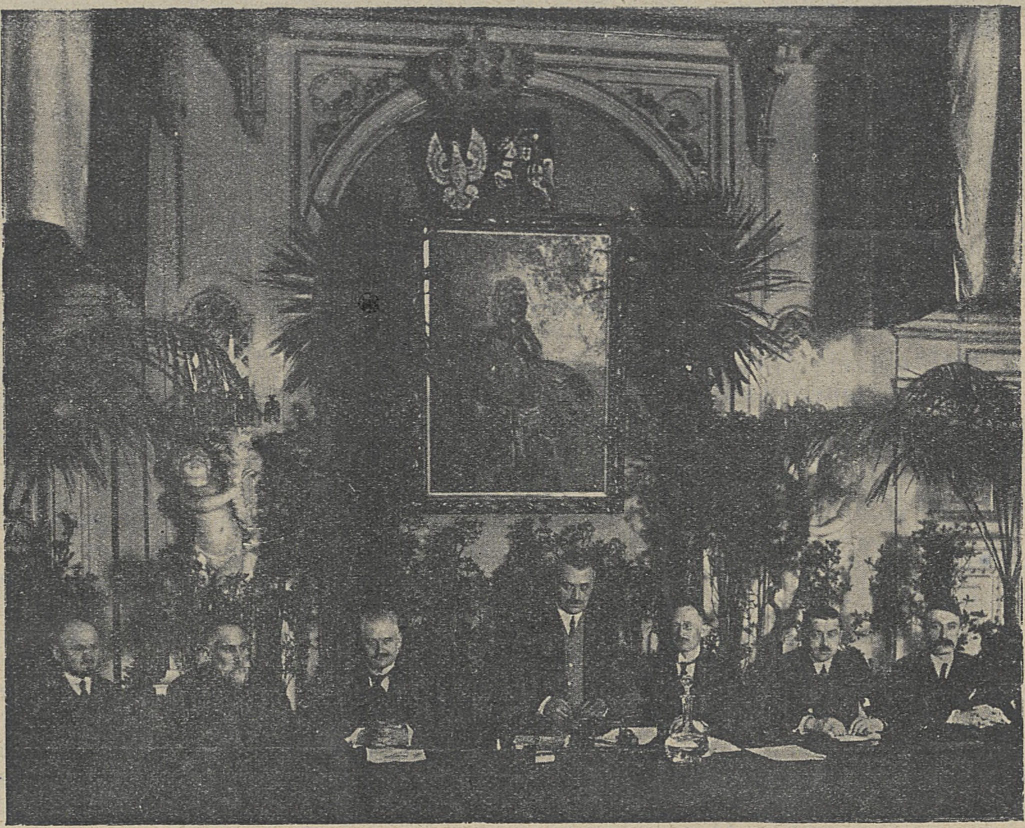
St. Piołun-Noyszewski.

Czy jesteś członkiem Ligi Morskiej i Rzecznej?

Doroczny Zjazd przedstawicieli Sejmików Powiatowych w dn. 2 i 3 lutego r. b. w Warszawie.



Obrady w sali Rady Miejskiej.



Prezydjum Zjazdu: 1. Poseł Bogusławski, 2. Dyrektor Biura Rady Zjazdów Bek, 3. Minister Ratajski, 4. Senator Zdanowski (przewodn.), 5. Starosta Gajewski, 6. Starosta Lipski, 7. Starosta dr. Jaroszyński.